DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

28 grudnia | Nr. 24. | Rok 1931.

TREŚĆ:

SPRAWY OGÓLNE I OSOBOWE.

Odezwa Ministra Komunikacji do ogółu Urzędników Ministerstwa Komunikacji i Pracowników Polskich Kolei Państwowych w sprawie Muzeum Kolejowego.

Utworzone w r. 1928 przy Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie Muzeum Kolejowe nie miało dotychczas warunków należytego rozwoju. Skromne zbiory jego musiały pójść częściowo na uzupełnienie pokazu kolejnictwa polskiego podczas dwuch kolejnych Wystaw w Poznaniu w r. 1929 i 1930. Pozatem samo pomieszczenie prowizoryczne Muzeum na dworcu kolejowym, szczupłe i niezbyt odpowiednie, nie sprzyjało jego rozwojowi.

Obecnie, zanim będzie zdecydowana sprawa budowy specjalnego pomieszczenia dla kolejowych zbiorów muzealnych, lub też utworzone wspólne Muzeum Narodowe Techniki Polskiej, zbiory Muzeum Kolejowego przeniesione zostały do większego lokalu

i mieszczą się w Warszawie w domu przy ul. Nowy Zjazd Nr. 1 naprzeciwko Zamku Królewskiego.

W założeniu swem Muzeum Kolejowe powinno mieścić w swych zbiorach wszystko, co ma styczność z historją powstania kolejnictwa polskiego, jego rozwojem technicznym i administracyjnym, powinno zatem skupić w swych zbiorach całokształt dorobku pracy polskiej przy powstawaniu i rozwoju kolejnictwa tak na ziemiach polskich, jak i innych krajów, gdzie pracowała również twórcza myśl polska.

Obecne zbiory stanowią oczywiście li tylko zaczątek tego, co powinno posiadać Muzeum Kolejowe, do zadań którego w następstwie należeć będzie systematyczne gromadzenie i utrzymywanie zbiorów, obrazujących stan kolejnictwa polskiego, a w miarę możności i światowego. Lecz już teraz przy porządkowaniu tych skromnych zbiorów okazała się w nich bardzo poważna luka — całkowity prawie brak przedmiotów, odnoszących się do historji powstania kolejnictwa pod rządami państw zaborczych, jak również z okresu przejścia kolei w ręce polskie. Brakuje w tym dziale: dyplomów, ustaw, koncesyj, rozporządzeń, planów, albumów, rysunków, fotografji, wydawnictw i druków wszelkiego rodzaju, jak również przedmiotów takich, jak: modele starych urządzeń i budowli, godnych uwagi, wzory używanych dawniej narzędzi i materjałów i t. d., wogóle unikatów i rzadkości czy to pod względem historycznym, czy technicznym.

W celu odszukania i zgromadzenia tych zabytków z przeszłości będą czynione poszukiwania w archiwach państwowych, bibljotekach i t. d. Nie mniej jednak jest prawie pewne, że przedmioty tego rodzaju, rozsypane podczas przenosin Zarządów kolejowych, ewakuacji i innych wypadków zawieruchy wojennej, oraz burzliwych przejść dziejowych ubiegłego stulecia, znajdują się w posiadaniu osób prywatnych, które zbierały zabytki z historji kolejnictwa lub przechowywały je czasowo w swych zbiorach.

Zwracam się przeto z wezwaniem do Ogółu Urzędników Ministerstwa Komunikacji i Pracowników Polskich Kolei Państwowych, aby zechcieli, jeżeli sami posiadają przedmioty wartościowe, mające styczność z historją kolei polskich, rozwojem ich administracji i sprawności technicznej, przekazać je Komitetowi Muzeum Kolejowego na ręce Przewodniczącego Komitetu Naczelnika Wydziału M. K. Inż. J. Wołkanowskiego, dla umieszczenia lub zdeponowania tych przedmiotów w Muzeum Kolejowem, lub też zechcieli zawiadomić Przewodniczącego Komitetu o posiadaniu takich przedmiotów przez kogo innego.

Pożądane są również dokumenty, dające obraz współpracy kolejarzy w walce o wskrzeszenie i odbudowę Ojczyzny.

Wobec trudnych warunków finansowych przedmioty, przekazywane na własność do Muzeum Kolejowego, narazie nie mogą być zapłacone, natomiast nazwisko ofiarodawcy będzie na nich uwidocznione.

Otwarcie Muzeum Kolejowego nastąpiło w końcu roku bieżącego. Muzeum będzie otwarte w niedziele, wtorki i czwartki od godz. 10-ej do 14-ej. Wejście dla urzędników Ministerstwa Komunikacji i pracowników Polskich Kolei Państwowych za okazaniem dowodów tożsamości bezpłatnie.

Warszawa, dnia 4 grudnia 1931 r.

Minister Komunikacji: (—) *Kühn*

187.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 10 grudnia 1931 r. Nr. OAB. p. j. 36 w sprawie przejazdów bezpłatnych przy powrocie ze szpitali publicznych osób, leczonych na koszt związków komunalnych.

1) Osoby niezamożne, które nie korzystają ze świadczeń organizacyj zabezpieczeń społecznych (Kas Chorych i t. p.) przewozi się bezpłatnie przy powrocie do miejsca zamieszkania ze szpitali publicznych, gdzie leczyły się na koszt związków komunalnych, kolejami państwowemi lub prywatnemi, pozostającemi w zarządzie P. K. P., w wagonach klasy III pociągów osobowych.

2) Ulgę wymienioną pod 1) stosuje kasa biletowa stacji wyjazdu powrotnego na podstawie poświadczenia szpitala, zawierającego: imię i nazwisko danej osoby, numer karty chorych oraz stacje wyjazdu i przeznaczenia. Do poświadczenia powinien być dołączony odpis pisma związku komunalnego, powiadamiającego o przyjęciu na siebie kosztów leczenia chorego, albo odpis orzeczenia właściwej władzy, nakładającego obowiązek pokrycia tych kosztów na związek komunalny lub też wreszcie zaświadczenie szpitala, stwierdzające, że koszty leczenia chorego są nieściągalne, gdyż nie można było ustalić związku komunalnego, obowiązanego do ich pokrycia.

3) Odprawa podróżnego odbywa się za biletem blankietowym bez pobierania opłat przejazdowych.

Na wydanym bilecie kasjer w części jego górnej wpisuje imię i nazwisko podróżnego, a w rubryce „według taryfy" — numer i datę niniejszego rozporządzenia („M. K. Nr. O. A. B. p. j. 36 z dnia 10 grudnia 1931 r."), do grzbietu zaś biletu blankietowego dołącza poświadczenie szpitala wraz z załącznikiem (p. 2).

4) W razie przejścia do klasy wyższej bilet bezpłatny traci ważność.

5) Jeśli z biletu bezpłatnego korzysta inna osoba, niż wymieniona w poświadczeniu szpitala (p. 2) lub też osoba, nie mająca prawa do omawianej ulgi w myśl punktu 1 niniejszego rozporządzenia, uważa się ją za podróżnego, jadącego bez biletu. Podróżny taki ponosi wszelkie prawem przewidziane skutki oraz uiszcza opłaty, przewidziane w wypadku przejazdu bez biletu.

Za nieprawidłowe wydanie poświadczenia (p. 2) odpowiada wydawca, na którym kolej może dochodzić odszkodowania, prawnie przewidzianego.

6) Przepisy powyższe (p. 1 — 5) wchodzą w życie od dnia ogłoszenia niniejszego rozporządzenia.

188.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 9 grudnia 1931 r. Nr. PU/I/11/6 o dodatkach dla drużyn konduktorskich za czas służby przy pociągach.

Na podstawie § 42 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1929 r. o stosunku służbowym

pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. Ust. R. P. Nr. 57, poz. 447) postanawiam co następuje:

§ 1.

Drużynom konduktorskim na kolejach normalnotorowych i górnośląskich kolejach wąskotorowych przyznaje się za czas pełnienia służby przy pociągach następujące dodatki:

a) godzinowe,
b) kilometrowe.

§ 2.

(1) Dodatek godzinowy wynosi:

Za czas służby w drodze przy pociągach:

dla kierownika pociągu (prowadzącego pociąg) 23 grosze za godzinę,

dla konduktora bagażowego — 20 groszy za godzinę,

dla konduktora i hamulcowego — 18 groszy za godzinę.

(2) Dodatek godzinowy wypłaca się za czas rzeczywistej pracy przy pociągach, składającej się z czasu jazdy pociągu, czasu przyjęcia pociągu przed odjazdem i czasu oddania pociągu po przybyciu. Czas przyjmowania pociągu i czas oddawania pociągu należy obliczać według rzeczywistej spełnianej służby, nie dłużej jednak niż po jednej godzinie przed odjazdem, a pół godziny po przybyciu pociągu.

Ograniczenie to nie obowiązuje konduktorów bagażowych, których praca przy obejmowaniu i zdaniu służby może przekraczać wyżej wskazane normy, jeżeli wcześniejsze objęcie i opóźnione zdanie służby nastąpiło na skutek zarządzenia dyżurnego ruchu.

Przy pociągach gospodarczych (roboczych) czas przyjmowania i oddawania pociągu nie może przewyższać łącznie jednej godziny.

(3) Powyższy dodatek godzinowy, zmniejszony o 50%, otrzymują drużyny:

a) za czas pobytu na stacji zwrotnej, licząc ten czas od chwili oddania pociągu;
b) jadące z miejsca stałej siedziby służbowej celem objęcia służby przy pociągach w innem miejscu lub z powrotem po oddaniu służby przy pociągach.

(4) W razie wykonywania przez drużynę konduktorską pracy przetaczania na stacji zwrotnej, otrzymuje drużyna za czas tej pracy dodatek godzinowy w pełnym wymiarze.

(5) Kierownicy wagonu (pociągu) motorowego otrzymują dodatek godzinowy w wymiarze przewidzianym dla konduktora bagażowego, zaś konduktorzy wagonów motorowych w wymiarze przewidzianym dla konduktora i hamulcowego.

Hamulcowi, względnie konduktorzy, pełniący jednocześnie czynności smarowników pociągowych przy pociągach towarowych, otrzymują dodatek godzinowy w wymiarze przewidzianym dla konduktora bagażowego.

(6) Przy obliczaniu dodatku godzinowego w sumie miesięcznej nie bierze się w rachubę czasu pracy do 30 minut włącznie, zaś czas pracy powyżej 30 minut liczy się za całą godzinę.

§ 3.

(1) Dodatek kilometrowy wynosi:

	Za przebieg każdych 10 km. pociągami	
	a	b
	towarowemi	osobowemi i pośpiesznemi
dla kierownika pociągu .	30 groszy	15 groszy
„ konduktora bagażowego	23 grosze	12 „
„ konduktora i hamulcowego	20 groszy	10 „

(2) Pociągi gospodarcze i wojskowe zalicza się do towarowych.

(3) Pociągi mieszano - towarowe zalicza się do towarowych, zaś mieszano-osobowe do osobowych.

§ 4.

(1) W razie wykonywania przez drużynę konduktorską podczas jazdy pociągami przetaczania na linji lub na stacji zwrotnej, pracę tę opłaca się dodatkowo według stawek kilometrowego.

Przebieg kilometrów odnośnych konduktorów przy przetaczaniu oblicza się w ten sposób, że jedną godzinę pracy przetaczania uważa się za 5 km przebiegu pociągiem towarowym. W ten sam sposób opłaca się pracę drużyn konduktorskich na stacjach kopalnianych.

(2) W przypadku przewidzianym w § 2 ust. (3) b) niniejszego rozporządzenia, nie wypłaca się dodatku kilometrowego.

(3) Kierownicy wagonu (pociągu) motorowego otrzymują dodatek kilometrowy w wymiarze przewidzianym dla konduktora bagażowego, zaś konduktorzy wagonów motorowych w wymiarze przewidzianym dla konduktora i hamulcowego.

(4) Hamulcowi, względnie konduktorzy, pełniący jednocześnie czynności smarowników pociągowych przy pociągach towarowych, otrzymują dodatek kilometrowy w wymiarze przewidzianym dla konduktora bagażowego.

§ 5.

(1) Drużynom konduktorskim, obsługującym na linjach normalnotorowych pociągi towarowe, kursujące wyłącznie w okręgu Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Katowicach oraz w Zagłębiu Dąbrowsko-Krakowskiem, podwyższa się za przejazd temi pociągami dodatek kilometrowy, przewidziany w § 3 ust. 1) niniejszego rozporządzenia, o 30%.

(2) Jako krańcowe linje Zagłębia Dąbrowsko - Krakowskiego ustala się następujące linje:

Grodziec — Ząbkowice — Łazy,

Ząbkowice — Strzemieszyce — Maczki — Szczakowa — Trzebinia — Siersza Wodna — Trzebinia — Bolęcin — Chrzanów — Oświęcim — Dziedzice — Goczałkowice.

(3) Podwyżka ta nie dotyczy drużyn konduktorskich, zatrudnionych na górnośląskich linjach wąskotorowych oraz drużyn, obsługujących pociągi towarowe, kursujące tylko częściowo na terenie Zagłębia (n. p. z Tarnowskich Gór do Częstochowy, ze Szczakowy do Krakowa, z Oświęcima do Zebrzydowic i t. p.).

§ 6.

W razie delegacji poza miejsce stałej siedziby służbowej na okres czasu dłuższy niż trzy dni (72 godzin), drużyny konduktorskie otrzymują, oprócz dodatku godzinowego i kilometrowego za czas służby przy pociągach, za cały czas delegacji, licząc od chwili wyjazdu ze stałej siedziby służbowej aż do chwili powrotu do siedziby służbowej, diety zmniejszone o 70%.

Przy delegacjach do 3 dni włącznie diet nie wypłaca się.

§ 7.

Dodatki dla drużyn konduktorskich za czas pełnienia służby przy pociągach na kolejach wąskotorowych, z wyjątkiem górnośląskich kolei wąskotorowych, normuje osobne rozporządzenie.

§ 8.

Rozporządzenie niniejsze ma zastosowanie również do drużyn konduktorskich, mających stałą siedzibę służbową na obszarze W. M. Gdańska z tem, że za czas zatrudnienia na tym obszarze, dodatki ustalone w groszach, przelicza się na fenigi gdańskie, według stosunku 1 gr. równy 1 fen. gd.

§ 9.

Rozporządzenie niniejsze obowiązuje od dnia 1 stycznia 1932 r.

Jednocześnie tracą moc obowiązującą: uchwała Rady Ministrów z dnia 2 marca 1928 r., ogłoszona rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 2 kwietnia 1928 r. Nr. I. 5539/2/28 o dodatkach dla drużyn konduktorskich za czas spędzony w służbie przy pociągach (Dz. Urz. M. K. Nr. 8, poz. 76) oraz wszystkie inne przepisy, wydane w zakresie objętym niniejszem rozporządzeniem.

189.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 9 grudnia 1931 r. Nr. P. U/11/6 o dodatkach dla drużyn parowozowych za czas służby na parowozie.

Na podstawie § 42 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1929 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 447) postanawiam co następuje:

§ 1.

Drużynom parowozowym na kolejach normalnotorowych i górnośląskich kolejach wąskotorowych przyznaje się za czas pełnienia służby na parowozie następujące dodatki:

a) godzinowe,

b) kilometrowe.

§ 2.

(1) Dodatek godzinowy wynosi:

A) Za czas służby w drodze na parowozie:

dla maszynisty	30	groszy za godzinę
„ pomocnika maszynisty	23	„ „ „
„ palacza (trzeciaka)	20	„ „ „

B) Za czas przetaczania parowozem:

dla maszynisty	36	groszy za godzinę
„ pomocnika maszynisty	27	„ „ „

(2) Dodatek godzinowy, wymieniony w ust. (1) pkt. A), wypłaca się za czas spędzony w drodze na parowozie, licząc od chwili objęcia parowozu przez drużynę, według norm, ustalonych ogólnemi przepisami i dostosowanych do lokalnych warunków, aż do chwili oddania parowozu do parowozowni, względnie do chwili przybycia pociągu (parowozu) do stacji krańcowej.

(3) W tym samym wymiarze (ust. (1) pkt. A) otrzymują dodatek godzinowy:

a) drużyny, obsługujące czynne parowozy pomocnicze (podwójna trakcja),

b) drużyny parowozowe, obsługujące luźne parowozy.

(4) Dodatek ten (ust. (1) pkt. A), zmniejszony o 50%, otrzymują drużyny:

a) za czas obsługi specjalnych parowozów w rezerwie i pogotowiu, wyznaczonych przez Dyrekcję w poszczególnych parowozowniach głównych oraz za czas pobytu w parowozowni zwrotnej, licząc od chwili oddania parowozu,

b) jadące na parowozie lub w wagonie ze stałego miejsca służbowego celem objęcia służby w jakimbądź punkcie linji lub z powrotem po ukończeniu służby.

(5) Maszyniści wagonów motorowych otrzymują dodatek godzinowy w wymiarze przewidzianym dla pomocnika maszynisty.

Palacze wagonów ogrzewczych (parników), zajęci w drodze przy pociągach, otrzymują dodatek godzinowy w wymiarze przewidzianym dla palacza parowozowego (trzeciaka).

Dozorcy pociągowi i smarownicy wagonowi oraz palacze, obsługujący wagony z samodzielnem ogrzewaniem, otrzymują za czas służby w drodze przy pociągach dodatek godzinowy w wymiarze przewidzianym dla konduktora i hamulcowego.

(6) Dodatek godzinowy, wymieniony w ust. (1) pkt. B), wypłaca się za czas trwania przetaczania, licząc od chwili przyjęcia parowozu przez drużynę parowozową do chwili oddania parowozu do parowozowni, względnie zdania następnej drużynie.

Dodatek ten otrzymują drużyny parowozowe za przetaczanie, dokonywane na stacji macierzystej

lub w obrębie torów warsztatowych, magazynowych i t. p., jakoteż na stacjach zamiejscowych.

(7) Przetaczanie parowozem od pociągu, wykonywane podczas jazdy pociągami, zalicza się do czasu, spędzonego w drodze na parowozie (ust. (1) pkt. A).

(8) Za czas służby przy pociągach gospodarczych otrzymują drużyny parowozowe, jeżeli pociąg pracuje na linji, dodatek godzinowy, według stawek, wymienionych w ust. (1) pkt. A), jeżeli zaś pociąg gospodarczy pracuje na stacji lub między sąsiedniemi stacjami jednego węzła, dodatek godzinowy według stawek, wymienionych w ust. (1) pkt. B).

(9) Przy obliczaniu dodatku godzinowego w sumie miesięcznej nie bierze się w rachubę czasu pracy do 30 minut włącznie, zaś czas pracy powyżej 30 minut liczy się za całą godzinę.

§ 3.

(1) Dodatek kilometrowy wynosi:

	Za przebieg każdych 10 km. pociągami	
	a	b
	towarowemi	osobowemi i pośpiesznemi
dla maszynisty	43 grosze	28 groszy
„ pomocnika maszynisty	33 „	22 grosze
„ palacza (trzeciaka) . .	—	18 groszy

(2) Jazdy parowozem luzem oblicza się według stawek dodatku kilometrowego, przewidzianych za przejazd pociągami osobowemi.

(3) Pociągi mieszano-towarowe zalicza się do towarowych, zaś mieszano-osobowe do osobowych.

§ 4.

(1) Za kilometry przejechane przy pociągach gospodarczych na linji, oraz w przypadkach, przewidzianych w § 2 ust. (3) a) i ust. (7) niniejszego rozporządzenia, otrzymują drużyny dodatek kilometrowy według rodzaju wykonywanej pracy.

W przypadku, przewidzianym w § 2 ust. (4) b), oraz w przypadkach, za które przewidziany jest dodatek godzinowy, wymieniony w § 2 ust. (1) pkt. B) niniejszego rozporządzenia, nie wypłaca się dodatku kilometrowego.

Przebieg kilometrów przy przetaczaniu parowozem pociągowym oblicza się w ten sposób, że jedną godzinę pracy przetaczania uważa się za 5 km przebiegu pociągiem towarowym.

(2) Drużyny na parowozach popychających otrzymują dodatek kilometrowy w podwójnym wymiarze. Za powrót parowozu luzem po uskutecznionem popychaniu wypłaca się ten dodatek w pojedyńczym wymiarze.

(3) Maszyniści wagonów motorowych otrzymują dodatek kilometrowy w wymiarze, przewidzianym dla pomocnika maszynisty. Palacze wagonów ogrzewczych (parników), zajęci w drodze przy pociągach, otrzymują dodatek kilometrowy w wymiarze, przewidzianym dla palacza parowozowego (trzeciaka).

(4) Dozorcy pociągowi i smarownicy wagonowi, oraz palacze, obsługujący wagony z samodzielnem ogrzewaniem w drodze przy pociągach, otrzymują dodatek kilometrowy w wymiarze, przewidzianym dla konduktora.

§ 5.

(1) Drużynom parowozowym, obsługującym na linjach normalnotorowych pociągi towarowe, kursujące wyłącznie w okręgu Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Katowicach oraz w Zagłębiu Dąbrowsko-Krakowskiem, podwyższa się za przejazd temi pociągami dodatek kilometrowy, przewidziany w § 3 ust. (1) niniejszego rozporządzenia, o 15%.

(2) Jako krańcowe linje Zagłębia Dąbrowsko-Krakowskiego ustala się następujące linje:

Grodziec — Ząbkowice — Łazy,

Ząbkowice — Strzemieszyce — Maczki — Szczakowa — Trzebinia — Siersza Wodna,

Trzebinia — Bołęcin — Chrzanów — Oświęcim — Dziedzice — Goczałkowice.

(3) Podwyżka ta nie dotyczy drużyn parowozowych, zatrudnionych na górnośląskich kolejach wąskotorowych oraz drużyn, obsługujących pociągi towarowe, kursujące tylko częściowo na terenie Zagłębia (n. p. z Tarnowskich Gór do Częstochowy, ze Szczakowy do Krakowa, z Oświęcima do Zebrzydowic i t. p.).

§ 6.

W razie delegacji poza miejsce stałej siedziby służbowej na okres czasu dłuższy niż 3 dni (72 godzin), drużyny parowozowe otrzymują, oprócz dodatku godzinowego i kilometrowego za czas służby na parowozie, za cały czas delegacji, licząc od dnia wyjazdu ze stałej siedziby służbowej aż do chwili powrotu do siedziby służbowej, diety zmniejszone o 70%.

Przy delegacjach do 3 dni włącznie diet nie wypłaca się.

§ 7.

Dodatki dla drużyn parowozowych za czas pełnienia służby na parowozie na kolejach wąskotorowych, z wyjątkiem górnośląskich kolei wąskotorowych, normuje osobne rozporządzenie.

§ 8.

Rozporządzenie niniejsze ma zastosowanie również do drużyn parowozowych, mających stałą siedzibę na obszarze W. M. Gdańska z tem, że za czas zatrudnienia na tym terenie, dodatki ustalone w groszach, przelicza się na fenigi gdańskie, według stosunku 1 gr. równy 1 fen. gd.

§ 9.

Rozporządzenie niniejsze obowiązuje od dnia 1 stycznia 1932 r.

Jednocześnie tracą moc obowiązującą: uchwała Rady Ministrów z dnia 2 marca 1928 r., ogłoszona rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 2 kwietnia 1928 r. Nr. I. 5539/2/28 o dodatkach dla drużyn parowozowych za czas spędzony w służbie na parowozie (Dz. Urz. M. K. Nr. 8, poz. 77) oraz wszystkie inne przepisy, wydane w zakresie objętym niniejszem rozporządzeniem.

190.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 9 grudnia 1931 r. Nr. P. U/11/6 o dodatkach dla drużyn pociągowych na kolejach wąskotorowych za czas służby przy pociągach względnie na parowozie.

Na podstawie § 42 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1929 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. Urz. R. P. Nr. 57, poz. 447) postanawiam, co następuje:

§ 1.

Drużynom konduktorskim i parowozowym na kolejach wąskotorowych użytku publicznego oraz znaczenia drugorzędnego (gospodarczego) z wyjątkiem górnośląskich kolei wąskotorowych, przyznaje się za czas pełnienia służby przy pociągach względnie na parowozie dodatek, w zależności od wykonanych wagono-kilometrów ładownych.

§ 2.

(1) Stawkę dodatku, ustaloną za przewiezienie jednego wagonu ładownego z odległości 5 km, uważa się za zasadniczą.

Stawki zasadnicze dodatku dla poszczególnych kolei wąskotorowych wynoszą:

Nr. porz.	Nazwa kolei	Stawka w groszach
	I. Dyrekcja Warszawska.	
1	Sierpc — Lubicz	
2	Mława—Przasnysz—Ciechanów	23
3	Ostrołęcka	
4	Gosławicka	27
5	Kujawska	
6	Bialska	33
7	Rogów — Rawa — Biała . . .	
	II. Dyrekcja Radomska.	
1	Zwierzyniec — Biłgoraj . . .	20
2	Antonowiecka	27
3	Miechów — Działoszyce . . .	
4	Jędrzejów — Szczucin . . .	30
5	Pińczowskie	
6	Nałęczów — Opole	35
7	Hrubieszów — Uhnów . . .	38
8	Rokitno — Moczulanka . . .	23
	III. Dyrekcja Wileńska.	
1	Orańczyce — Prużany . . .	23
2	Dukszty — Druja	
3	Juraciszki — Piesiewicze . .	
4	Marcińkańce — Horodyszcze .	30
5	Grupa Janowska	
6	Grupa Baranowicka	
7	Nowo-Święciany — Kobylniki .	
8	Nowojelnia — Lubcza	38
9	Gawja — Iwje	48
	IV. Dyrekcja Lwowska.	
1	Nowy Łupków — Cisna . . .	38
	V. Dyrekcja Poznańska.	
1	Wieluńska	23

(2) Odległość przewozu dzieli się na strefy:

Strefa	I	od	1	km. do	5	km.
„	II	„	6	„ „	10	„
„	III	„	11	„ „	15	„
„	IV	„	16	„ „	20	„
„	V	„	21	„ „	30	„
„	VI	„	31	„ „	40	„
„	VII	„	41	„ „	50	„
„	VIII	„	51	„ „	65	„
„	IX	„	66	„ „	80	„
„	X	„	81	„ „	100	„
„	XI	„	101	„ „	120	„
„	XII	„	121	„ i wyżej.		

(3) Za przewiezienie wagonu z dalszych odległości zwiększa się dodatek za każdą strefę, dodając na każdą strefę 50% zasadniczej stawki.

(4) Za jednostkę wagonową (jeden wagon) uważa się wagon o ładowności poniżej 10 tonn; wagon o ładowności 10 tonn i większej liczy się za 2 jednostki.

(5) Dodatek oblicza się za odległość od stacji, na której wagon został do pociągu przyczepiony, względnie przyjęty przez drużynę pociągową, do stacji, na której był od niego odłączony, względnie zdany przez drużynę pociągową.

(6) Przy przewozie balastu, podkładów, szyn i t. p. pociągami roboczemi, za odległość do obliczenia dodatku przyjmuje się połowę całkowitego przebiegu wszystkich pociągów roboczych, tak z ładownemi jak i z próżnemi wagonami, wykonanego przez drużyny w ciągu jednego dnia pracy. Jeżeli w ciągu jednego dnia pracy z jakichkolwiekbądź przyczyn skład pociągu był zmieniony, przyjmuje się do obliczenia dodatku przeciętną ilość wagonów.

(7) Za wagon osobowy z podróżnymi lub wagon pocztowy opłaca się dodatek jak za wagon ładowny.

(8) Przewóz wagonów próżnych i praca przetokowa nie podlega dodatkowej opłacie.

(9) Dodatek dzieli się w następującym stosunku:

a) przy obsłudze pociągu przez jednego konduktora, jednocześnie kierownika pociągu:
maszyniście parowozowemu . . . 40%
pomocnikowi lub palaczowi . . . 30%
kierownikowi pociągu 30%

b) przy obsłudze pociągu przez kierownika pociągu i konduktora:
maszyniście parowozowemu . . . 35%
pomocnikowi lub palaczowi . . . 25%
kierownikowi pociągu 25%
konduktorowi 15%

c) przy obsłudze pociągu przez kierownika pociągu i dwóch konduktorów:
maszyniście parowozowemu . . . 30%
pomocnikowi lub palaczowi . . . 20%
kierownikowi pociągu 20%
dwom konduktorom 2 × 15% . . . 30%

§ 3.

Rozporządzenie niniejsze obowiązuje od dnia 1 stycznia 1932 r.

Jednocześnie tracą moc obowiązującą rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 2 kwietnia 1928 r. Nr. I. 5539/2/28 w sprawie wykonania uchwał Rady Ministrów z dnia 2 marca 1928 r. o dodatkach dla drużyn konduktorskich i parowozowych za czas spędzony w służbie przy pociągach na parowozie (Dz. Urz. M. K. Nr. 8, poz. 78) oraz z dnia 4 kwietnia 1929 r. Nr. I. 3853/2/29, o dodatkach dla drużyn konduktorskich i parowozowych na kolejach wąskotorowych za czas spędzony w służbie przy pociągach względnie na parowozie (Dz. Urz. M. K. Nr. 7, poz. 75 z 1929 r.).

191.

USTAWA

z dnia 14 października 1931 r.

o zmianie niektórych postanowień ustawy o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych i wojska oraz o uposażeniu sędziów i prokuratorów.

(Przedruk z Dz. Ust. R. P. Nr. 98, poz. 749 z dnia 8 listopada 1931 r.).

Art. 1. Zawiesza się moc obowiązującą ustępu pierwszego art. 6 ustawy z dnia 9 października 1923 r. o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych i wojska (Dz. U. R. P. Nr. 116, poz. 924), mającego zastosowanie w myśl art. 6 ustawy z dnia 5 grudnia 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 134, poz. 1107) także do sędziów i prokuratorów, a dotyczącego automatycznego przechodzenia do wyższych szczebli w obrębie tej samej grupy uposażenia.

Art. 2. Termin, od którego zawieszone art. 1 postanowienia ustawy z dnia 9 października 1923 r. będą ponownie obowiązywały, ustali na wniosek Ministra Skarbu rozporządzenie Rady Ministrów.

Art. 3. Wykonanie ustawy niniejszej porucza się Prezesowi Rady Ministrów i Ministrowi Skarbu oraz właściwym ministrom.

Art. 4. Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem ogłoszenia z mocą obowiązującą od dnia 30 czerwca 1931 r., a w stosunku do funkcjonarjuszów przedsiębiorstw państwowych „Polskie Koleje Państwowe" i „Polska Poczta, Telegraf i Telefon" oraz w stosunku do członków zarządu i pracowników związków komunalnych (rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 30 grudnia 1924 r. Dz. U. R. P. Nr. 118, poz. 1073) z dniem ogłoszenia.

Prezydent Rzeczypospolitej: *I. Mościcki*

Prezes Rady Ministrów: *A. Prystor*

Minister Skarbu: *Jan Piłsudski*

Minister Spraw Wewnętrznych: *Bronisław Pieracki*

Minister Sprawiedliwości: *Czesław Michałowski*

(Nr. P. U. II/42/3).

192.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI WYDANE W POROZUMIENIU Z MINISTREM SKARBU

z dnia 28 listopada 1931 r.

w sprawie uposażenia nieetatowych, stałych dziennie płatnych pracowników kolejowych.

(Przedruk z Dz. Ust. R. P. Nr. 110, poz. 857 z dnia 23 grudnia 1931 r.).

Na podstawie art. 102 i 103 ustawy z dnia 9 października 1923 r. o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych i wojska (Dz. Ust. R. P. Nr. 116, poz. 924) zarządza się co następuje:

§ 1. Zawiesza się moc obowiązującą ustępów pierwszych §§ 7 rozporządzeń Ministra Kolei Żelaznych z dnia 14 grudnia 1923 r., wydanych w porozumieniu z Ministrem Skarbu:

a) o uposażeniu nieetatowych, stałych dziennie płatnych pracowników kolejowych (Dz. Ust. R. P. Nr. 137, poz. 1142) i b) o uposażeniu nieetatowych, stałych dziennie płatnych pracowników kolejowych, objętych art. 102 ustawy o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych i wojska (Dz. Ust. R. P. Nr. 137, poz. 1143), a dotyczących automatycznego przechodzenia do wyższych szczebli w obrębie tej samej kategorji płac.

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Komunikacji: *Kühn*
Minister Skarbu: *Jan Piłsudski*

(Nr. P. U. II/43/3).

SPRAWY FINANSOWE.

193.

Nr. F. R. II. 17/11 w sprawie podatku dochodowego od przyznanych emerytom kolejowym dodatków wyrównawczych.

W myśl rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10-go września 1930 r. (Dz. Ust. R. P. Nr. 66, poz. 522) emeryci kolejowi, którzy po przerachowaniu zaopatrzeń na zasadzie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4 lipca 1929 r. o zaopatrzeniu emerytalnem etatowych pracowników przedsiebiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" i o zaopatrzeniu pozostałych po nich wdów i sierot oraz o odszkodowaniu za nieszczęśliwe wypadki (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 448), wskutek przyjęcia dla ustalenia podstawy przerachowania ich zaopatrzeń dodatków na mieszkanie w wymiarze dla samotnych (p. 3 ust. 2 § 53 rozporządzenia z dnia 4 lipca 1929 r.), otrzymali od 1 września 1929 r. ogółem niższe pobory, aniżeli otrzymywali je przed tym terminem, otrzymują od 1 września 1929 r. miesięczne dodatki wyrównawcze do wysokości poborów należnych im ostatnio przed dniem 1 września 1929 r.

W związku z powyższem Ministerstwo Komunikacji na zasadzie decyzji Ministerstwa Skarbu z dnia 4 grudnia 1931 r. Nr. D. V. 4549/2/31 w sprawie

podatku dochodowego od przyznanych emerytom kolejowym dodatków wyrównawczych oznajmia, że w sprawie podatku dochodowego od przyznanych emerytom kolejowym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 1930 r. (Dz. U. R. P. Nr. 66, poz. 522) dodatków wyrównawczych, stanowiących w istocie swojej różnicę między dodatkiem mieszkaniowym w wymiarze dla samotnych a dodatkiem na mieszkanie w wymiarze dla żonatych, należy trzymać się zasad, stosowanych przez Ministerstwo Skarbu w odniesieniu do podatku dochodowego od dodatku mieszkaniowego funkcjonarjuszów państwowych i samorządowych, t. zn., że odracza się po koniec określonego roku kalendarzowego pobieranie podatku dochodowego od wspomnianych dodatków, a następnie niedobrane na skutek tego kwoty podatku umarza się we właściwym czasie w drodze art. 126 ustawy o państwowym podatku dochodowym (Dz. U. R. P. Nr. 58 z 1925 r., poz. 411).

SPRAWY HANDLOWE.

194.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 2 grudnia 1931 r. Nr. H.O.I/10/1 o utworzeniu Komisji V-tej do spraw handlowo-taryfowych.

W związku z utworzeniem Komisji Oszczędnościowych M. K. (Dz. Urz. M. K. Nr. 21, poz. 160 z roku 1931), zarządzam utworzenie Komisji V-tej do spraw handlowo-taryfowych. Przewodniczącym tej Komisji mianuję Naczelnika Wydziału M. K. D-ra Rajmunda Zawojskiego.

SPRAWY RUCHOWE.

195.

Nr. IV/1/6930/31 z dnia 26 sierpnia 1931 r. w sprawie jednolitych regulaminów stacyjnych.

(1) Stosownie do postanowień przepisów ruchu dla każdej stacji powinien być opracowany regulamin stacyjny.

(2) Zarządzeniem niniejszem wprowadza się nowy ujednostajniony druk P. K. P. ser. R. Nr. 150 dla stacji większych i węzłowych i druk P. K. P. ser. R. Nr. 150a, dla stacji mniejszych.

(3) Regulamin stacyjny powinna ułożyć komisja pod przewodnictwem kontrolera ruchu z udziałem kontrolerów drogowego, mechanicznego i przewozów, zawiadowcy stacji i zawiadowcy odcinka sygnałowego.

(4) Regulamin stacyjny dla stacji I i II kl. zatwierdza Dyrekcja, a dla stacji III i IV kl. Oddział Ruchu.

(5) Regulamin należy sporządzać w 3-ch równobrzmiących egzemplarzach:

1) pierwszy egzemplarz należy przechowywać stale u dyżurnego ruchu pod zamknięciem,
2) drugi egzemplarz u Naczelnika Oddziału Ruchu, a ,
3) trzeci egzemplarz w Wydziale Ruchu Dyrekcji.

(6) Przed każdorazowem wprowadzeniem nowego rozkładu jazdy pociągów, lub, gdy zajdzie zmiana warunków pracy na stacji z innych przyczyn, regulamin stacyjny powinien być przejrzany i odpowiednio zmieniony.

(7) Drobne poprawki mogą być wprowadzone przez wykreślenie nieodpowiednich wyrazów lub znaków czerwonym atramentem i przez zastąpienie ich właściwemi wyrazami.

(8) Działki 35 do 50 włącznie i 53 do 56 włącznie w regulaminach dla stacji węzłowych i większych i działki 14, 15, 16, 17a, 17b, 25, 26, 34, 35, 36 i 37 w regulaminach dla stacji mniejszych, zmieniane przy wprowadzaniu nowego rozkładu jazdy pociągów należy zastępować nowemi odpowiedniemi kartkami regulaminu stacyjnego.

(9) Poprawki jakoteż wymiana wyszczególnionych arkuszy powinny być pisemnie szczegółowo omówione i stwierdzone podpisami członków komisji w działce 55 lub 37 z podaniem daty.

(10) Stronice regulaminu powinny być ponumerowane, cały zeszyt przeszyty sznurkiem i opieczętowany lakową pieczęcią Naczelnika Oddziału Ruchu.

(11) Treść regulaminu powinna być podana do wiadomości wszystkich pracowników stacyjnych za pokwitowaniem w działce 56 lub 35.

(12) Potrzebnej ilości druków regulaminu stacyjnego Dyrekcje zażądają w sposób przepisany od Głównej Składnicy druków.

196.

Nr. R. O. V/135/5 z dnia 12 grudnia 1931 r. o niedopuszczaniu przez pracowników osób postronnych do przechodzenia przez tory w miejscach niedozwolonych.

Badanie statystyki wypadków zabicia ludzi na P. K. P. w ciągu 1930 roku wskazuje, że największy % (54,9) zabicia ludzi wskutek wypadków, związanych z ruchem, przypada na przechodzenie przez tory poza przejazdami.

W celu osiągnięcia zmniejszenia się tej kategorji wypadków — poleca się Dyrekcjom zwrócić specjalną uwagę na wyszkolenie personelu stacyjnego i drogowego, co do niedopuszczania osób postronnych do chodzenia po torach i torowisku kolejowem poza przejazdami wbrew § 3 „Przepisów tymczasowych o przestrzeganiu porządku na kolejach".

SPRAWY ZABEZPIECZENIA RUCHU POCIĄGÓW.

197.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 16 lipca 1931 r. Nr. V/5/5483/31 o wydaniu „Przepisów o utrzymaniu napowietrznych linji teletechnicznych".

Niniejszem zatwierdzam „Przepisy o utrzymaniu napowietrznych linji teletechnicznych", które ukażą się równocześnie w wydaniu osobnem.

Przepisy powyższe wchodzą w życie z dniem 1 stycznia 1932 r.

198.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 3 stycznia 1930 r. Nr. V/5/10587/30 o wydaniu „Instrukcji o utrzymaniu ogniw galwanicznych".

Niniejszem zatwierdzam „Instrukcję o utrzymaniu ogniw galwanicznych", która ukaże się równocześnie w wydaniu osobnem.

Instrukcja powyższa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1932 r.

Sprostowanie błędu.

W wydanej — na zasadzie rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 3.XI b. r. Nr. O. A. V. 202/2 (Dz. Urz. M. K. Nr. 22 poz. 171) — Instrukcji Biurowej dla D. O. K. P. należy we wszystkich egzemplarzach odręcznie sprostować:

1) w § 9 ust. 6 zdanie drugie powinno brzmieć: „Zamiast wykazu akt w konkretnych sprawach osobowych prowadzi się skorowidz alfabetyczny nazwisk pracowników, w którym przy każdym nazwisku podany jest znak akt (cyfra) danego pracownika";

2) w § 34 ust. 4 należy zamiast słowa „Wydziale" wstawić wyraz „Oddziale";

3) w § 38 ust. 1 należy zamiast cyfry „39" wstawić cyfrę „37";

4) w załączniku Nr. 10 (str. 35) należy wstawić jako Dział czwarty w Wydziale Handlowo-Taryfowym: „Dział Reklamacyjny (4)......HR.", w następnym zaś wierszu „Dział Przedsiębiorstw Pomocniczych" skreślić cyfrę „(4)" i w jej miejsce wstawić cyfrę „(5)".

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 58134. 23.XII.31. 8.500.

WARUNKI PRENUMERATY. Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika (Warszawa, Nowy Świat Nr. 14, biuro Nr. 70 A, telefon wewn. M. K. Nr. 48). Prenumeratę można uiszczać do P. K. O. za pośrednictwem konta czekowego (Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych) Nr. 30658. Na odwrotnej stronic czeku nadawczego P. K. O. należy wskazać cel wpłaty.

Prenumerata wynosi rocznie 8 zł., kwartalnie 2 zł. Cena poszczególnego numeru 50 gr. — Poszczególne numery są do nabycia w Administracji Dziennika Urzędowego M. K. lub w składnicach wszystkich Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.